Należność pocztowa opłacona ryczałtem.

Rok IX. Warszawa, 15 września 1928 r. Nr. 18 (128).

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca
Cena n[illegible]u 25 gr. Członkowie związku [illegible] pismo bezpłatnie.
Rękopi[illegible] redakcja nie zwraca
Anonimów nie uwzględnia się.
Ceny ogłoszeń wedle umowy



REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
Warszawa, Chmielna 9 m. 9
Telefon Nr. 195-28.
Konto czekowe P.K.O. Nr. 3585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

TREŚĆ NUMERU: Przed sesją budżetową. — Co słychać z nowelizacją ustawy uposażeniowej. — Najpilniejsze potrzeby. — U maszynistów północno-europejskich. — Polska w międzynarodowym ruchu zawodowym pracowników publicznych. — [illegible]wy służbowe. — Życie związkowe. — Komunikaty.

PRZED SESJĄ BUDŻETOWĄ.

Stosownie do postanowień obowiązującej w Polsce konstytucji, Sejm winien być zwołany corocznie najpóźniej w październiku na sesję zwyczajną — a rząd obowiązany jest nie później jak na 5 miesięcy przed rozpoczęciem następnego roku budżetowego (a więc znowu najwyżej do dnia 31 października) złożyć Sejmowi na sesji projekt budżetu z załącznikami.

Wszystko wskazuje na to, że obowiązek ten będzie w roku bieżącym przez Rząd wykonany. Stoimy zatem znowu w przededniu sesji budżetowej Sejmu i Senatu. Nie potrzebujemy chyba dowodzić, iż sesja ta posiada dla nas znaczenie pierwszorzędne, gdyż zdecyduje o wysokości naszych poborów na czas długi, bo aż do kwietnia r. 1930.

W chwili gdy piszemy te słowa, Rząd prowadzi bardzo intensywnie prace nad ustaleniem tekstu swego przedłożenia budżetowego. Wnioski budżetowe poszczególnych Ministerstw zostały już złożone Ministrowi Skarbu, który obecnie w porozumieniu z p. Premjerem prof. Bartlem zajmuje się ich oceną i przystosowaniem do ogólnych planów gospodarczych Rządu.

Nie wiadomo oczywiście, jak wyglądają owe wnioski Ministerstw, ani też w jakim kierunku zmierza ich rewizja w M. K. Prace Rządu w tej dziedzinie otoczone są bowiem zrozumiałą, zresztą, tajemnicą. Tem niemniej jednak przedostał się do wiadomości publicznej szereg informacyj, które w pracownikach państwowych muszą wzbudzić bardzo poważne zaniepokojenie.

W ostatnich dniach ukazały się na łamach prasy, zazwyczaj dobrze poinformowanej, bo popierającej Rząd, notatki i artykuły, zapowiadające nową fazę polityki oszczędnościowej. Podwyższenie globalnej sumy budżetu ma być, w myśl tych informacyj, wykluczone, co więcej, możliwe jest nawet obniżenie preliminarza poniżej sumy ustalonej w budżecie na rok bieżący. Tendencje te motywowane są niepomyślnym stanem sytuacji gospodarczej, spodziewanym kryzysem ekonomicznym i trudnościami, związanemi z biernym bilansem handlowym naszego Państwa.

Baczna obserwacja przebiegu zjawisk gospodarczych potwierdza, niestety, najzupełniej ten pesymistyczny pogląd na sytuację. Nasze położenie ekonomiczne jest szczególnie trudne. Urodzaj bieżącego roku był, jak się zdaje, mierny, tak, że żywione są obawy i wydawane zarządzenia w związku z przewidywanym importem zbóż chlebowych. Konjunktura gospodarcza nietylko w Polsce, ale i w całej Europie wchodzi w fazę, pozwalającą z dużą dozą prawdopodobieństwa przewidywać zbliżający się kryzys. Bilans handlowy jest od dłuższego czasu bierny na duże sumy, a deficyt dosięga już 1 miljarda złotych. Możliwość wyrównania biernego salda przez dopływ kapitałów zagranicznych zdaje się być wykluczona dzięki niepomyślnej konjunkturze na rynkach pieniężnych w Ameryce i niepomyślnej dla nas opinji finansjery zagranicznej, o czem świadczy obniżający się kurs naszych pożyczek na giełdach amerykańskich. Już dzisiaj dają się zauważyć skutki tego stanu rzeczy w formie kurczenia się rezerw Banku Polskiego, obniżenia obiegu banknotów i t. d.

W tych warunkach zapowiedziane „tendencje oszczędnościowe" będą niewątpliwie oparte na poważnych argumentach i będą cieszyły się poparciem ze strony t. zw. „sfer gospodarczych".

Owe sfery gospodarcze miały zawsze zdecydowane i zawsze jednakie poglądy na budżet: żądały, aby opodatkowanie bezpośrednie było jaknajmniejsze, oraz aby z sum budżetowych przeznaczono jaknajwięcej na rozwój, subwencjonowanie, czy rozbudowę ich prywatnych przedsiębiorstw. Były one zwolennikiem jaknajwiększego rozdęcia t. zw. **„wydatków rzeczowych"**, a obniżenia wydatków osobowych, przeznaczonych na uposażenie urzędników i personelu przedsiębiorstw państwowych. W tem miejscu wypada przypomnieć, iż sfery te są dzisiaj u szczytu wpływów i powodzenia, że odgrywają bardzo poważną rolę w życiu politycznem, że mają na swoje usługi niemal całą prasę oraz, co najważniejsze, że ich opinję podziela Rząd przez nie inspirowany i, wbrew wszelkim pozorom, w poważnej mierze od nich zależny.

Jeżeli zatem opisane co dopiero tendencje sfer gospodarczych znalazły dobitny wyraz w obu poprzednich budżetach, układanych i uchwalanych w atmosferze pomyślności gospodarczej i w nastrojach optymistycznych — to będą one niewątpliwie jeszcze większą rolę grały obecnie, gdy horyzont zaciemnił się bardzo, a na czoło zagadnień wysunęła się usprawiedliwiona troska o dalszy los naszego gospodarstwa społecznego. Bez obawy poważniejszych pomyłek można przewidzieć i przepowiedzieć zgóry taktykę owych sfer w czasie najbliższym. Starym zwyczajem niepomyślne horoskopy zostaną uznane za jeszcze jedną sposobność do zarobku. Rozpocznie się alarm w prasie, sytuacja będzie pomalowana na czarno, trudności i obawy będą wyolbrzymiane, „naród" znowu będzie w niebezpieczeństwie bankructwa, odżyją znowu gnębione podatkami „dziady", które tak skutecznie obaliły Wł. Grabskiego i utorowały drogę panującej do dziś dnia polityce p. Zdziechowskiego.

Wszystko to będzie przygrywką do walnego ataku na budżet. Ujawnią się dążenia do jego obcięcia, do zmniejszenia ciężarów bezpośrednich, a dalszego wzrostu opodatkowania pośredniego. Żądać się będzie jaknajwiększych inwestycyj i zwiększenia kredytów rzeczowych, dotacyj dla banków państwowych i t. d., słowem niewątpliwie wystąpią tendencje, aby przewidywany kryzys finansowały Państwo i to z kieszeni najuboższych warstw ludności. Że opinja gospodarczych sfer przeciwstawiać się będzie uporczywie poprawie bytu pracowników państwowych — to nie ulega wątpliwości. Kwestja poborów pracowniczych będzie znowu przedmiotem walki i to walki gorętszej i bardziej zaciętej, aniżeli to miało miejsce przy sposobności obrad nad budżetem na rok 1928/9.

Interesy pracowników państwowych są zatem zagrożone poważnie i to z 2 stron. Grozi nam przedewszystkiem dalszy **wzrost drożyzny** prawdopodobny, a nawet nieunikniony zwłaszcza wobec niezupełnie pomyślnego rezultatu zbiorów. Wartość realna naszych poborów, która już dzisiaj niższa jest o kilkadziesiąt procent od poziomu z pierwszej połowy r. 1925, będzie wskutek tego ulegała dalszemu obniżeniu. Będziemy zatem potrzebowali i żądali większych sum na zaspokojenie naszych potrzeb nawet wówczas, gdy zechcemy ograniczyć nasze żądania do wyrównania różnicy pomiędzy r. 1925 a stanem obecnym. A przecież owo wyrównanie nie stanowi nawet minimumu naszych żądań. Domagamy się słusznie **zasadniczej poprawy bytu** ponad poziom z r. 1925, który to poziom przecież żadną miarą za ideał uważany być nie może.

Żądania nasze będą wskutek tego poważne. Będziemy domagali się wstawienia wysokich, w setki miljonów sięgających sum do przyszłego budżetu. W tem dążeniu niewielu będziemy mieli przyjaciół i sojuszników, a znacznie więcej przeciwników operujących wpływami i siłą, a co najważniejsze, argumentami popularnemi w społeczeństwie i na pozór słusznemi. Kampanja o poprawę bytu pracowników państwowych będzie wobec tego cięższą, aniżeli kiedykolwiek w przeszłości. Od związków, którym przypadnie w tej walce rola pierwszorzędna, masy wymagać będą, aby sprostały godnie swemu zadaniu.

Nie bez obawy spoglądamy w przyszłość, albowiem, zdaniem naszem, przygotowanie ogółu pracowników państwowych do ciężkiej walki która ich czeka, nie jest dostateczne.

Istnieją wśród nas organizacje potężne czy to liczebnością swych członków, czy też spoistością organizacyjną i właściwemi metodami pracy, ale pojedyncze Związki, choćby najpotężniejsze, walki tej ani podjąć, ani tem mniej, wygrać nie mogą. Potrzeba wspólnego wysiłku. Tymczasem wspólna nasza organizacja, t. j. Centralna Komisja Porozumiewawcza starym zwyczajem czeka, aż cios zostanie wymierzony. Nie uczyniła niczego w ciągu ostatnich 3 miesięcy, aby przygotować się na jesienną kampanję, którą przewidzieć można było oddawna. Opinja publiczna nie została poruszona, masy nie są uprzedzone o grożącem im niebezpieczeństwie. Klęska czerwcowa nie została wyzyskana, jak należało. C. K. P. przeszła nad nią do porządku dziennego. Nawet zdecydowanego słownego protestu nie słyszeliśmy z jej strony. Propagandy wśród mas nie było zupełnie.

W ten sposób masy, jedyna i ostatnia broń nasza, nie są przygotowane do czekających je niechybnie zadań. Nie poczyniono również przygotowań w prasie, nie mamy sojuszników i nie zabiegaliśmy jak dotąd o ich pozyskanie.

Brak nam również argumentów, którebyśmy przeciwstawić mogli wywodom naszych przeciwników. Nieliczne tylko związki i to przedewszystkiem kolejarskie znają jako tako budżet swoich resortów, umieją choć w przybliżeniu wykryć i uzasadnić błędy świadome czy mimowolne w przedłożeniu rządowem i dostarczyć krytycznego materjału swoim sojusznikom w Sejmie. Reszta nie umie w tej dziedzinie nic zrobić. Sama Komisja nie posiada zupełnie źródłowych i sprawdzonych, fachowych i pewnych danych o położeniu gospodarczem, o obciążeniu podatkowem itp.

Zaraza „sanacji" i „współpracy z Rządem" nie została dotąd wypleniona z organizacyj zawodowych i paraliżuje poważnie swobodę ruchu związków, w których gronie zasiadają w ten sposób chwalcy i sojusznicy naszego pracodawcy.

Nie mamy zatem jako całość, ani zmobilizowanej armji, ani amunicji, posiadamy natomiast bardzo niepewnych towarzysów broni. Musimy zatem przegrać i to sromotnie, jeśli natychmiast nie zdecydujemy się na intensywną i wytężoną działalność celem uzupełnienia naszej sprawności bojowej.

Z wywodów naszych wynika jasno, co, zdaniem naszem, zrobić należy. Nie tracimy nadziei, że zadanie to podjętem i wykonanem będzie na czas i sprawnie. Może pozwoli to pracownikom państwowym uniknąć choć w części niebezpieczeństw, które im tak poważnie zagrażają.

Co słychać z nowelizacją ustawy uposażeniowej?

Jesteśmy obecnie już w połowie września. W Rządzie odbywają się decydujące narady nad preliminarzem budżetowym na rok 1929/30. Za kilka tygodni zbierze się Sejm i rozpocznie obrady nad budżetem.

Tymczasem nic jakoś nie słychać o losach noweli do obowiązującej ustawy uposażeniowej wzgl. o projekcie nowych przepisów uposażeniowych.

Rząd, jak wiadomo, obiecuje od 2 lat w coraz to nowych terminach opracować projekt nowych przepisów uposażeniowych. Wszystkie zapowiedziane terminy minęły, a sprawa dotąd nie jest załatwiona. Ostatnio, już po znanym incydencie z odrzuceniem rządowych projektów podatkowych, zapewniano Związki ze strony Rady Ministrów, iż projekt nowej ustawy uposażeniowej gotowy będzie do końca czerwca b. r. Także i ta zapowiedź okazała się fałszywa.

P. Minister Skarbu oświadczył przed kilkoma dniami, iż posiada już „prawie gotowy" projekt. P. Minister Komunikacji oświadczył, iż kolejarze będą wyłączeni z ogólnej ustawy uposażeniowej i wynagradzani będą według specjalnych przepisów.

Te fragmentaryczne wiadomości i pogłoski są oczywiście niewystarczające. Pracownicy państwowi chcą i mają prawo wiedzieć, jak właściwie przedstawia się ta sprawa i jakie są w tej kwestji zamiary Rządu. Dotychczasowy brak pozytywnych wiadomości jest niepokojący, a dalsze przewlekanie sprawy jest wręcz niebezpieczne.

Bez zmiany obowiązującej ustawy uposażeniowej niemożliwą jest **zasadnicza poprawa bytu**, a o to przecież związki od lat napróżno zabiegają. Przypominamy, iż p. Marszałek Sejmu Daszyński nie poddał pod głosowanie wniosku Klubu Narodowego dlatego właśnie, że był przeciwny przepisom obowiązującej ustawy uposażeniowej. Bez zmiany tej ustawy możliwe jest conajwyżej dalsze utrzymanie dotychczasowych „nadzwyczajnych dodatków", co oczywiście wychodzi na korzyść grup najlepiej uposażonych, przedłuża zaś w nieskończoność przeraźliwą nędzę olbrzymiej rzeszy pracowników niższych grup uposażenia.

Jeśli nadchodząca sesja sejmowa ma położyć kres obecnym, niemożliwym do utrzymania stosunkom, jest rzeczą niezbędną, aby projekt nowej ustawy czy też większej ilości nowych ustaw uposażeniowych przedłożony został Sejmowi najpóźniej w październiku b. r. t. j. równocześnie z budżetem.

Nie wolno nam również zapomnieć o tem, że przed złożeniem projektów Sejmowi, winny one być podane do wiadomości związków, że winna być wysłuchana i uwzględniona opinja związków o ich treści.

Dotychczasowe głuche milczenie nie pozwala na dobre wróżby. Trudno przypuścić, aby budżet w rządowym projekcie uwzględniał sumy potrzebne na zasadniczą regulację poborów. Jeszcze trudniej uwierzyć, że wszystkie prace będą ukończone

przed końcem października i do tego czasu uzgodnione z reprezentacją pracowników.

Wszystko to wystarcza, aby już dzisiaj uderzyć na alarm. Głos ma Prezydjum C. K. P., które dotąd milczy i nie zdobyło się na jakąkolwiek zdecydowaną akcję w tej sprawie.

A przecież masy czekają i niecierpliwią się!

Najpilniejsze potrzeby.

(Jednorazowy zasiłek. Wpisy szkolne).

Bardzo wiele jeszcze potrzeba, aby pracownikom państwowym, a w szczególności kolejarzom w Polsce zapewnić znośną i ludzką egzystencję. Gnębi nas tyle rozmaitych bolączek, cierpimy tak wiele braków na każdem niemal polu, że trzeba będzie zapewne niejednego roku wytężonej pracy organizacyjnej, niejednej jeszcze cięższej walki, zanim zdołamy los nasz jako - tako poprawić.

O poprawę naszego bytu, o podwyższenie poborów zasadniczych i ubocznych o rozbudowę i podwyższenie świadczeń społecznych walczymy od dawna, niestety, jak dotąd z bardzo miernym wynikiem. Nie łudzimy się, aby walka ta prędko została ukończona. Przeciągnie się ona niewątliwie przez całą zimę, a ewentualnych jej rezultatów oczekiwać należy najwcześniej od nowego roku budżetowego, t. j. od kwietnia 1929 r.

Tymczasem jednak życie nie czeka, drożyzna rośnie a położenie pracowników, zmuszonych utrzymywać się z głodowych poborów staje się coraz cięższe. Ujawniają się potrzeby pilne i palące, na których zaspokojenie nie sposób czekać do wiosny, które muszą być zaspokojone natychmiast!

Mamy na myśli przedewszystkiem dwie bardzo pilne i istotnie niecierpiące żadnej zwłoki potrzeby: konieczność pokrycia nadzwyczajnych wydatków, związanych ze zbliżającą się zimą i opłaty szkolne.

Zbliża się zima, a z nią konieczność poniesienia poważnych wydatków na ciepłą odzież dla siebie i dla rodziny, na zakup paliwa i t. d. Rozpoczął się rok szkolny, co spowodowało konieczność zakupna ubrania, książek i pomocy szkolnych dla dzieci. Pracownicy są skutkiem tego wyniszczeni kompletnie i zadłużeni po uszy. Dopomóc tu może jedynie jedynie jednorazowy zasiłek. W roku ubiegłym o tej porze otrzymaliśmy taki zasiłek w 2 ratach w formie wyrównania dodatku mieszkaniowego. Choć nie było tego dużo — jednak sprawiło nam to znaczną ulgę i pozwoliło - jako tako przygotować się na nadchodzącą zimę i pokryć wydatki związane z rozpoczęciem roku szkolnego.

W roku obecnym taki dodatek i to conajmniej w wysokości 1-no miesięcznych poborów jest również niezbędny.

Niemniej palącą jest sprawa opłat szkolnych. W bieżącym roku szkolnym przeciętna opłata waha się między 600 a 800 zł. rocznie. Rząd zwraca tylko 300 zł. Skąd wziąć pozostałe 300 — 500 zł.? Jak opłacić tak wielką sumę z obecnych poborów, choćby tylko za jedno dziecko? Jeśli dzieci w wieku szkolnym jest więcej, a niema możności umieścić ich w szkole państwowej (nawiasem mówiąc bynajmniej nie bezpłatnej lecz nawet dość kosztownej) następuje konieczność usunięcia dzieci ze szkoły i odmówienia im wykształcenia!

Obecna wysokość przyznanego przez Rząd zwrotu, t. j. 300 złotych w szkołach średnich ogólno-kształcących, a 420 w szkołach zawodowych, nie znajduje usprawiedliwienia ani w życiu, ani, co gorzej, w obowiązujących ustawach. Art. 10-ty ustawy uposażeniowej postanawia mianowicie, iż pracownicy państwowi otrzymują **zwrot opłaty w szkołach średnich** i zawiera tylko zastrzeżenie, że wysokość opłat nie może przekraczać przeciętnego kosztu nauczania uczniów w państwowej szkole średniej.

Nie wiemy, na jakiej podstawie Rząd obliczył, iż przeciętny koszt nauczania ucznia w szkole średniej wynosi 30 zł. miesięcznie i skłonni jesteśmy przypuszczać na podstawie analizy cyfr budżetowych, iż koszt ten obecnie wynosi o wiele większą sumę (zdaniem naszem około 70 zł.). Rząd ma wobec tego ustawowy obowiązek poddać rewizji dotychczasową wysokość ryczałtów za wpisowe i określić go w ten sposób, aby pracownik otrzymywał rzeczywiście, jak chce ustawa, **zwrot opłaty** szkolnej, nie zaś jedynie drobną część tej opłaty. Pozatem Rząd ma a raczej powinien mieć wpływ na wysokość opłaty w prywatnych szkołach średnich i w imię interesu społecznego nie powinien zezwalać, aby prywatny przemysł szkolny żerował na szerokich masach przez zbytnie i nieuzasadnione śrubowanie opłat.

Tak czy owak, obowiązek zaradzenia złemu ciąży na Rządzie. Domagać się będziemy zatem stosownego podwyższenia ryczałtu do wysokości rzeczywiście na ten cel ponoszonych wydatków.

Obie opisane powyżej sprawy są, jak stwierdziliśmy wyżej, pilne i nie cierpią zwłoki.

Związek nasz podjął już starania i wytęży wszystkie rozporządzalne siły, aby te pilne a słuszne postulaty załatwić. Nie kryjemy jednak przed czytelnikami naszymi obawy, iż załatwienie tych spraw napotka w obecnych warunkach na bardzo poważne trudności, tak, że nie wiadomo, czy uda się nam pokonać liczne przeszkody, które niewątpliwie staną na drodze do pomyślnego ich załatwienia.

U maszynistów północno-europejskich.

(Danja, Szwecja, Norwegja).

Niezmiernie cennym dla każdego Związku Zawodowego jest stały kontakt z bratniemi organizacjami innych krajów. Przez wzajemną wymianę czasopism i korespondencji zdobyć można wartościowy i pouczający materjał porównawczy, ułatwiający niejednokrotnie walkę o poprawę bytu. Skorzystać można również z doświadczeń zagranicznych związków w dziedzinie organizacji związku, świadczeń, samopomocy, samokształcenia i t. p. To też wszystkie racjonalnie prowadzone związki zawodowe starają się usilnie, nie szczędząc wysiłków i kosztów, nawiązać i utrzymać kontakt z organizacjami zagranicznemi. Nasze wysiłki, zmierzające w tym kierunku, uwieńczone zostały ostatnio częściowo powodzeniem, i pozwoliły nam zgromadzić ciekawy i pouczający materjał, dotyczący stosunków służbowych i warunków bytu maszynistów w innych krajach Europy. W artykule niniejszym podajemy czytelnikom naszym garść informacyj o maszynistach krajów północnoeuropejskich t. j. Danji, Szwecji i Norwegji. Wiadomości te otrzymaliśmy za pośrednictwem Związku Zaw. Maszynistów Niemieckich.

W dniach 10 — 15 czerwca b. r. obradował w **Trondhjem** (Norwegja) Walny Zjazd Związku Maszynistów Kolejowych państw północnoeuropejskich.

Związek ten jest organizacją bardzo ciekawą, obejmuje bowiem maszynistów trzech odrębnych i samodzielnych Państw (Danja, Szwecja, Norwegja) grupując w jednej organizacji i pod jednym zarządem maszynistów, zatrudnionych na kolejach państwowych i prywatnych.

Taka forma organizacyjna, niespotykana zresztą nigdzie na świecie, jest możliwą dzięki bardzo wybitnemu pokrewieństwu rasowemu tych trzech narodów, dzięki dużemu podobieństwu języków, bardzo zbliżonych warunków egzystencji, tudzież dzięki daleko posuniętemu zbliżeniu politycznemu tych państw, co usuwa niemal zupełnie wszelkie trudności graniczne i t. p.

Wspomniany związek utrzymuje z podobnych względów bardzo ścisły kontakt organizacyjny z związkiem zawodowym maszynistów w **Finlandji.**

Na Walny Zjazd wydelegował swego przedstawiciela **Związek Zaw. Maszynistów Kolei Niemieckich** (G. D.

L. Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer). Delegat, członek Zarządu masz. **Warstein** podzielił się swemi wrażeniami z członkami swego Związku w barwnie i interesująco napisanym artykule, zamieszczonym w organie G. D. L. p. t. „Voraus".

Autor opowiada przedewszystkiem wrażenia z długiej, bo 41 godzin trwającej podróży na miejsce przeznaczenia:

Już w **Malmö** (Szwecja) zauważyć było można ruch, związany ze zbliżającym się Zjazdem. Autor spotkał tam wielu kolegów duńskich, udających się na kongres przeważnie w towarzystwie żon i dorosłych dzieci, którym koleje udzieliły z tej okazji **wolnych biletów jazdy.** Pozatem dowiedział się autor, iż reprezentanci związku posiadają (tak jak n. p. i u nas) bilety wolnej jazdy na wszystkie koleje, co wzbudziło jego podziw i uznanie, gdyż związki zaw. kolejarzy niemieckich podobnych praw nie posiadają.

Przybysza interesującego się służbą parowozową uderza przedewszystkiem wzorowa i posunięta aż do pedanterji czystość lokomotyw i solidny, a nawet elegancki wygląd drużyn parowozowych, które są obowiązkowo i na koszt Zarządu kolejowego **umundurowane.** Parowozy utrzymywane są w czystości nie przez drużynę lecz przez personel parowozowni wzgl. przez specjalne brygady czyścicieli w drodze. Mundury n. p. maszynistów duńskich są eleganckie i szyte na miarę, a utrzymane bardzo czysto. Robi to bardzo dobre wrażenie na cudzoziemcu, świadcząc już na pierwszy rzut oka o zamiłowaniu do porządku i czystości.

Autor skarży się przy tej sposobności na stosunki w Niemczech, gdzie wiele pod tym względem pogorszyło się od czasów przedwojennych. Jakżeż jednak smutne refleksje budzą się w polskim maszyniście, który mimo usilnych starań swego związku od tylu lat, nie może wykołatać dla siebie munduru. Piękne wyobrażenie muszą mieć cudzoziemcy o naszych porządkach i naszej czystości, gdy ujrzą polskiego maszynistę odzianego w kolejowy chałat zasmarowany tłuszczem i węglem i „umundurowanie" polskiego maszynisty złożone z najbardziej zniszczonych części cywilnej garderoby. Zdaje się nam, że wartoby było posłać któregoś z Pp. referentów M. K. do Danji. Możeby się tam wyleczył z ciężkiej manji oszczędnościowej i zrozumiał, że umundurowanie personelu leży przedewszystkiem w interesie samego kolejnictwa polskiego.

Dalszym etapem podróży jest **Oslo** (stolica Norwegji), skąd uczestnicy Zjazdu udają się jedną z najpiękniej położonych linij kolejowych na miejsce przeznaczenia. Linja kolejowa wznosi się z wysokości 1-go metra do wysokości 1017 metrów nad poziomem morza i biegnie niezmiernie malowniczą, górzystą okolicą po imponujących śmiałością techniki mostach i wjaduktach, przez kute w twardej skale tunele, ponad łożyskami górskich potoków i t. d. Na drodze często spotyka się śnieg, nietający nawet w lecie. Okolica jest wysunięta daleko na północ i znajduje się w kręgu działania zorzy polarnej. O godz. 12 w nocy można czytać w wagonie bez światła, lokomotywy nie świecą latarń, miasteczka spotykane po drodze obywają się bez oświetlenia. O tej porze można śmiało fotografować, pisać — słowem czarodziejski świat niepodobny w niczem do naszego.

Sam Zjazd w Trondhjem zaczyna się o godz. 10 rano i odbywa się w budzącym podziw spokoju i porządku. Obrady trwają każdego dnia po 6 godzin, po których upływie odracza się je do dnia następnego bez względu na ich przebieg. Goście zagraniczni witani są z koleżeńską serdecznością. Miejsca, na których zasiadają, przybrane są flagami ich państw, orkiestra gra na powitanie ich hymny narodowe.

Ze sprawozdania Zarządu wynika, iż organizacja liczy ogółem 8.407 członków, z czego przypada na Szwecję 4.933, na Norwegję 1.515 i na Danję 1.959. Stan organizacyjny Związku bardzo wysoki, metody pracy nowoczesne i postępowe. Największej zainteresowania budzą sprawy poborów służbowych, czasu pracy, czasu wysługi emerytalnej, wyszkolenia zawodowego i t. p.

W sprawie wysokości poborów zanotował autor cyfry dotyczące najwyższych możliwych zarobków maszynisty (najwyższy stopień płacy, Höchsteinkommen). Owe najwyższe pobory są w Danji i Norwegji dla każdej miejscowości jednakie i wynoszą w Danji 4.692 korony, a w Norwegji 4.455 koron rocznie. W Szwecji wysokość poborów zależna jest od klasy miejscowości, a stąd najwyższe pobory nie wszędzie są jednakowe i wahają się między 5.377 a 4.282 korony. Pobory te przeliczone na walutę polską (po kursie 2 zł. 38 gr. za koronę) wynoszą bardzo pokaźne sumy (10 do 12 tysięcy złotych rocznie). Oprócz tych poborów maszyniści dostają ponadto rodzaj godzinowego, o którem jednak autor bliżej nie wspomina. Sama nominalna norma poborów nie mówi oczywiście nic o stopie życiowej maszynistów i nie nadaje się bezpośrednio do porównania z naszemi poborami. Porównanie możliwe jest dopiero po uwzględnieniu kosztów utrzymania w tych krajach. Niestety nie mamy pod ręką danych dotyczących tej kwestji, a także i autor nie daje ścisłych pod tym względem informacyj. Stwierdza jednak, że utrzymanie jest naogół bardzo drogie, zwłaszcza zaś w Norwegji, gdzie ubogie państwo nakłada wielkie podatki, a ceny towarów, przeważnie importowanych, są bardzo wysokie. W każdym jednak razie stopa życiowa maszynistów jest wyższa, aniżeli w Niemczech, a co zatem idzie **o wiele wyższa, aniżeli w Polsce.**

Pozycja społeczna i towarzyska tamtejszych maszynistów jest bardzo korzystna. Wpływ organizacji zawodowej jest duży, zarządy kolejowe liczą się z opinją zorganizowanych pracowników i chętnie szukają z nimi kontaktu.

Stosunki wzajemne pomiędzy pracownikami kolejowymi nacechowane są koleżeńskością. Poczucie wspólności interesów jest daleko posunięte. Panuje powszechne zrozumienie, iż wszyscy pracownicy, niezależnie od zajmowanego stanowiska są równie użyteczni przy wspólnym warsztacie pracy. Niema napuszonych i dumnych „przełożonych" na naszą modę, zauważyć się daje koleżeńskość, wzajemna pomoc i zrozumienie poparte stosunkami towarzyskimi i koleżeńskiem współżyciem, któremu nie stają w drodze przesądy o rzekomej wyższości jednych nad drugimi. Personel parowozowy zażywa specjalnego i widocznego na każdym kroku szacunku, co zresztą zawdzięczać należy względnie wysokim kwalifikacjom tak umysłowym jak i fachowym tamtejszych maszynistów. Wymagania są pod tym względem dość duże. Wymaga się mianowicie starannego wykształcenia szkolnego, inteligencji osobistej i ukończenia dość trudnych kursów fachowych.

Jedną z poważniejszych spraw poruszanych na zjeździe była sprawa pomocników maszynistów, których obowiązki pełnią częściowo palacze. Zjazd domagał się energicznie aby obsługa parowozu składała się z 2-ch rzemieślników, dowodząc słuszności tego żądania przedewszystkiem ze względu na interes służby. Oczywiście horendalne nasze stosunki w których możliwem jest masowe dopuszczanie niefachowców do stanowiska maszynisty — nie mają tam miejsca. Palacze szkoleni są tam troskliwie i długo (2 lata praktyki w warsztatach). **Mimo to jednak doświadczenie przemawia stanowczo przeciw używaniu nierzemieślników nawet do służby palacza,** dlatego też tamtejszy związek zabiega energicznie o zupełne usunięcie niefachowców z parowozu.

Na uwagę zasługuje stan sal wypoczynkowych. Zarządy kolei dbają usilnie o ich urządzenie i wygląd, a nadto starają się dostarczyć maszynistom godziwej, interesującej rozrywki w czasie wypoczynku. Sale utrzymane są we wzorowej czystości i urządzone w sposób umilający pobyt, z zupełnem zaniechaniem stylu koszarowego. Do dyspozycji maszynistów znajdują się wszędzie czasopisma codzienne i fachowe oraz bibljoteki. W wielu salach urządzono odbiorniki radjowe. Pościel świeża i czysta, łóżka sprężynowe z materacami. Jadalnie ozdobione obrazami, sztychami, firankami etc.

Mimowoli wyrywa się westchnienie, gdy przypomnimy sobie nasze stosunki. Kiedyż u nas pp. lekarze przestaną ograniczać się do zapisywania lekarstw, według urzędowego

spisu, a nasze M. K. nabierze nieco kultury?

Poważne trudności napotyka tamtejszy związek ze względu na chroniczny brak wolnych etatów i spowodowane tem, trwające już czas dłuższy zahamowanie awansów. Jednak w ostatnich czasach nastąpiła i tutaj znaczna poprawa.

Niemniejsze trudności związane są z postępującą w szybkiem tempie elektryfikacją kolei i z systemem jednoosobowej obsady lokomotyw elektrycznych. U nas co prawda nie zanosi się jeszcze na elektryfikację, w każdym jednak razie poważne trudności, z któremi walczą z tego powodu maszyniści w Szwajcarji, Niemczech i t. d. powinny być dla nas groźnem ostrzeżeniem na przyszłość **i skłaniać nas do bardzo intensywnej pracy nad dokształcaniem zawodowem.**

Sprawa przygotowania fachowego kandydatów postawiona jest wzorowo. Każdy kandydat musi obowiązkowo przejść kursy centralne 6-cio tygodniowe. Są one urządzone wzorowo, zaopatrzone bogato w pomoce naukowe, przyrządy, modele, rysunki i t. d.

Tyle kol. Warstein. Sądzimy iż w czasie najbliższym uda się nam nawiązać bezpośredni kontakt z kolegami krajów północnych, co umożliwi nam zdobycie bardziej szczegółowych informacyj o ich życiu i warunkach egzystencji.

Polska w międzynarodowym ruchu zawodowym pracowników publicznych.

Z Biura Prasowego C.K.P. otrzymaliśmy komunikat następującej treści:

We wtorek i środę 11 i 12 b. m. w Pradze Czeskiej odbyło się posiedzene egzekutywy Federacji międzynarodowej pracowników publicznych. Do Federacji należą centralne zrzeszenia związków pracowników państwowych i samorządowych Francji, Niemiec, Austrji, Belgji, Holandji, Grecji, Czechosłowacji i innych. Na posiedzeniu w Pradze Czeskiej reprezentował Polskę prezes Centralnej Komisji Porozumiewawczej dr. H. Raabe.

Na porządku obrad znajdowały się m. in. sprawy: projektowanej ankiety międzynarodowej w sprawie położenia materjalnego pracowników publicznych, współpracy Federacji z Międzynarodowem Biurem Pracy w Genewie oraz sprawy organizacyjne.

Proponowana ankieta opracowana została bardzo szczegółowo przez dr. Völtera i ma być rozesłana wszystkim organizacjom współdziałającym. Oparta jest ona na wyborze kilkunastu stanowisk, istniejących we wszystkich państwach i zestawieniu pytań porównawczych, któreby mogły zilustrować położenie materjalne tych funkcjonarjuszów.

Sprawa współpracy z Międzynarodowem Biurem Pracy została zainicjowana na Konferencji przedstawicieli Federacji z p. ministrem Thomas w dniu 17 kwietnia r. b. Utworzono wtedy Komitet, który opracował kwestjonarjusz, rozesłany obecnie do różnych państw, a dotyczący położenia pracowników państwowych i samorządowych, a w szczególności zabezpieczenia emerytalnego i na wypadek śmierci oraz stosowania ustawowych godzin pracy.

Udział polskich pracowników publicznych w ruchu międzynarodowym, zrzeszonych dzisiaj już w silnych i skonsolidowanych organizacjach zawodowych, przyczyni się niewątpliwie do posunięcia naprzód tych wielkich spraw obrony bytu mas pracujących, jakim służą obecnie międzynarodowe zawodowe zrzeszenia i pozwoli zająć Polsce i w tej dziedzinie należne jej powadze stanowisko.

SPRAWY SŁUŻBOWE

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI Z DNIA 7-go LIPCA 1928 R. N. I/12213/2/28 O DODATKU DLA PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH, ZATRUDNIONYCH NA STACJACH GRANICZNYCH.

Rada Ministrów na posiedzeniu w dniu 18 czerwca 1928 r. uchwaliła: Na mocy art. 10 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. Ust. Nr. 116, poz. 924) uchwala się, co następuje:

§ 1.

Pracownikom kolejowym, zatrudnionym stale na stacjach granicznych, położonych na obcem terytorjum, przyznaje się za każdy dzień pełnienia służby na tych stacjach dodatek do uposażenia w wysokości połowy djety dziennej, przewidzianej dla danej grupy za wyjazdy służbowe w kraju, najwyżej jednak w wysokości połowy djety, przewidzianej dla IX grupy uposażenia pracowników kolejowych.

§ 2

Dodatki powyższe wypłaca się co miesiąc z dołu.

§ 3.

Uchwała niniejsza obowiązuje od dnia 1 stycznia 1928 r.

Dyrekcje Kolei wydadzą dalsze zarządzenia celem wypłaty tych dodatków. Odnośny wydatek należy zarachować na §§ 1-a, poz. 2 poszczególnych rozdziałów działu 2.

W SPRAWIE AWANSÓW W D.K.P. STANISŁAWÓW.

Z uwagi na to, iż D.K.P. Stanisławów odmówiła awansowania maszynistów i pomocników masz., mimo, iż posiada wolne etaty, zwróciliśmy się w tej sprawie do M. K. z pismem następującej treści:

3726/28/Pp. 15 września 1928 r.

Do

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI
w miejscu.

Dotyczy gospodarki etatowej i awansów maszynistów w D. K. P. Stanisławów.

Według urzędowych informacyj, udzielonych nam przez Ministerstwo Komunikacji uzyskała Dyrekcja K. P. w Stanisławowie w bieżącym okresie budżetowym następujący przydział etatów na rozdział IV b. budżetu w grupie pracowników etatowych: VIII-a grupa uposażenia — 55, IX-a — 133, X-a — 31, XI-a — 118, i XII-a — 13. W porównaniu ze stanem przydzielonych tej Dyrekcji etatów w ubiegłym okresie budżetowym zwiększyła się ilość preliminowanych miejsc w sposób następujący: w grupie VIII-ej o 10, w IX-ej o 3, w X-ej o 2 i w XI-ej o 1. Grupa XI-a wykazuje zniżkę miejsc o 29.

Ten stan rzeczy, oceniany na podstawie wydanych ostatnio zarządzeń M. K. zmierzających do uporządkowania gospodarki etatowej pozwalał przypuszczać, iż w D. K. P. Stanisławów nastąpią w minionym terminie awansowym 1.VII.1928 r. zgodne z preliminarzem awanse personelu parowozowego.

W bieżącym okresie budżetowym uregulowano, jak wiadomo, wzajemną zależność kredytów na miejsca etatowe i nieetatowe w tym sensie, iż przerzucanie kredytów z miejsc etatowych na miejsca nieetatowe miało być zupełnie wykluczone, wskutek czego wszystkie preliminowane w budżecie stanowiska etatowe miały być obsadzone. Z mocy postanowień Rozp. M. K. z dn. 4.XI.1927 r. Nr. I/19189/2/27 odpadło również ograniczenie swobody awansowania na stanowisko maszynisty I-ej klasy w wypadkach, gdy kandydat do awansu nie mógł być użyty do służby przy pociągach pasażerskich na linjach głównych.

Wobec tego Dyrekcja K. P. w Stanisławowie obowiązana była poczynić następujące zarządzenia awansowe: 1) Mianować z dniem 1.IV b. r. na stanowiska maszynistów I-ej klasy — 10 maszynistów, II-ej klasy z uwagi na zwiększenie budżetu oraz dodatkowo tylu, ile stanowisk maszynistów I-ej klasy zostało opróżnionych drogą naturalnego ubytku

(śmierć, zemerytowanie). 2) Mianować maszynistami II-ej klasy 3 pomocników I-ej klasy ze względu na powiększenie budżetu i dodatkowo tylu, ilu maszynistów II-ej klasy awansowało do I-ej klasy). Oczywiście także i naturalny ubytek w II-ej klasie winien był być uzupełniony drogą awansowania. 3) Mianować pomocnikami I-ej klasy 2-ch pomocników II-ej klasy ze względu na zwiększenie budżetu i dodatkowo tylu, ile miejsc wolnych powstało w etatach X-ej grupy przez awansowanie do grupy dziewiątej i przez naturalny ubyteek. 4) Nadać etaty XI-ej grupy takiej ilości ślusarzy kandydatów, aby etat XI-ej grupy był całkowicie obsadzony.

Prezydjum Z. Z. M. oparte na rozumowaniu powyższem zgodnem najzupełniej z obowiązującemi przepisami i ujawnionemi wobec nas wielokrotnie tendencjami M. K., podjęło interwencję w D. K. P. Stanisławów, prosząc o wykonanie wskazanych powyżej przesunięć. Jednakże Dyrekcja zgodziła się wyłącznie na nadanie etatów 11-u ślusarzom kandydatom do grupy XI-ej, odmówiła natomiast reszty przesunięć, twierdząc, iż przesunięcia te **uważa za niepotrzebne.**

Ponieważ podobna odpowiedź żadną miarą nie może być uznana za argument usprawiedliwiający niewykonanie obowiązujących przepisów i poleceń M. K., przeto zwracamy się niniejszem z uprzejmą prośbą o wydanie zarządzenia, aby D. K. P. Stanisławów dokonałą wspomnianych powyżej przesunięć.

Pokrzywdzenie drużyn parowozowych wynikające ze stanowiska Dyrekcji jest jasne i nie wymaga obszerniejszego uzasadnienia. Podkreślić jednak należy, iż w D. K. P. Stanisławów awanse zahamowane są zupełnie od lat 5-iu, co budzi rozgoryczenie pracowników, pozbawionych bez winy ze swej strony możności zajęcia wyższych a dostępnych im w zasadzie stanowisk. Rozgoryczenie zwiększa się nadto skutkiem okoliczności, iż pociągi nawet osobowe prowadzone są w tej Dyrekcji przez pomocników maszynistów, a nieetatowi ślusarze kandydaci prowadzą jako maszyniści pociągi towarowe, już od szeregu lat. Pomocnicy ci nie mogą skutkiem tego zrozumieć, dlaczego Dyrekcja uważa udzielanie etatów maszynisty i innych awansów za „niepotrzebne".

Sądzimy wobec tego, że D. K. P. Stanisławów postępuje samowolnie wbrew przepisom i intencjom M. K., skoro bowiem w budżecie na wniosek Dyrekcji preliminowano pewną ilość stanowisk i skoro ilość ta nie jest w pełni obsadzona, przeto personel ma niewątpliwe prawo domagać się awansów, a Dyrekcja obowiązana jest awansów udzielić bez względu na indywidualne zapatrywania poszczególnych osób o „potrzebie" takiego zarządzenia.

Jesteśmy przekonani, iż M. K., które w okresie ustalania ilości etatów na bieżący okres budżetowy wielokrotnie podkreślało, iż budżet ten pozwoli na usunięcie długoletniej krzywdy maszynistów, spowodowanej brakiem awansów — wyda możliwie śpiesznie stosowne zarządzenia i poleci D. K. P. Stanisławów dokonanie awansów w myśl wywodów zawartych w piśmie niniejszem z ważnością od 1.IV. b. r.

Sekretarz Zw.: (—) **Siadak** Prezes Zw.: (—) **Borkowski.**

Jesteśmy przekonani, że Min. Kom. nie zgodzi się ze stanowiskiem D. K. P. w Stanisławowie, gdyż postępowanie Dyrekcji jest sprzeczne z zarządzeniem M. K. z dnia 4-go Listopada 1927 r. L. I/19189/2/27 i prezydjum spodziewa się że ze strony M. K. nastąpi specjalne wyjaśnienie celem wykonania budżetu na r. 1928/9 w całości.

W SPRAWIE WPROWADZENIA KSIĄŻEK ZAŻALEŃ DLA POKOI NOCLEGOWYCH.

NR. IV/10492/11 z dnia 23 lipca 1928 r.

Celem ujednostajnienia porządku przy załatwianiu spraw, dotyczących zażaleń na niedokładności w pokojach noclegowych, Ministerstwo Komunikacji wprowadza niniejszem dla tych lokali specjalne książki zażaleń, porządek prowadzenia których ustala się jak następuje:

Dla każdej grupy pokoi noclegowych jednego pomieszczenia, jak to: koszar dla drużyn konduktorskich, koszar dla drużyn parowozowych, pokoi służbowych i pokoi komisyjnych, znajdujących się na jednej stacji, powinna być zaprowadzona oddzielna książka zażaleń, które to książki powinny przechowywać się u osoby, której będzie powierzona bezpośrednia piecza nad tym lokalem (dozorca, woźny, stróż).

W każdym z wyżej wymienionych lokali powinno być umieszczone na widocznem miejsce obwieszczenie, u kogo — z podaniem stanowiska i nazwiska — i gdzie mianowicie — z podaniem numeru mieszkania, względnie pokoju — znajduje się książka zażaleń.

Książka zażaleń powinna być wydawana żalącemu się na jego żądanie niezwłocznie, który zażalenie swe powinien wpisać do książki zażaleń własnoręcznie w obecności osoby, u której książka ta znajduje się na przechowaniu.

Żalący się po wpisaniu zażalenia, powinien go podpisać pełnem nazwiskiem i imieniem, podając zarazem swoje stanowisko służbowe i miejsce pracy, oraz może powołać się na świadków.

Po wpisaniu zażalenia obowiązany jest pracownik, u którego znajduje się na przechowaniu książka zażaleń, przedstawić ją niezwłocznie swej bezpośredniej miejscowej zwierzchności (zawiadowca stacji, naczelnik parowozowni), dając jednocześnie wyjaśnienia, dotyczącego zapisanego zażalenia.

Powyżej wymieniona zwierzchność, po zaznajomieniu się z treścią zażalenia, załatwia, w miarę możności, sprawę zażalenia własną kompetencją i wpisuje wynik załatwienia w odnośnych rubrykach odwrotnej strony zażalenia, stwierdzając to swoim podpisem.

Tak w przypadku powyższym, jak również, gdy załatwienie zażalenia przekracza kompetencję zwierzchnika, zażalenie wraz z odnośnem wyjaśnieniem zwierzchnika przesyła się miejscowemu Naczelnikowi Oddziału Eksploatacyjnego, względnie Mechanicznego, a gdzie niema takich Oddziałów do odnośnego Wydziału Dyrekcji.

Przed wysłaniem zażalenia do Oddziału względnie Wydziału, powinien być wpisany do grzbietu książki zażaleń odpis odnośnego zażalenia, poświadczony u dołu przez zawiadowcę stacji, względnie Naczelnika Parowozowni oraz odnotowano tamże, kiedy zażalenie zostało skierowane do powyższej władzy.

Po otrzymaniu decyzji, zawiadowca stacji, względnie naczelnik parowozowni wpisują własnoręcznie do książki zażaleń, z podaniem numeru i daty pisma, oraz daty jego otrzymania i stwierdzają to swoim podpisem.

Kontrolerzy i inni pracownicy rewizyjni, obowiązani są perjodycznie sprawdzać książki zażaleń, tak co do porządku ich prowadzenia, jak i co do załatwienia wpisanych zażaleń.

Istniejące obecnie w niektórych Dyrekcjach książki tego samego przeznaczenia, powinny być zastąpione nowym wzorem.

Zamówienia na powyższe książki zażaleń należy przesyłać zwykłym trybem do Wydziału Zasobów M. K. po otrzymaniu zawiadomienia o ustalenia dla tej książki serji i numeru.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

AUDJENCJA U P. MINISTRA KOMUNIKACJI.

Dnia 8 września b. r. p. Minister Komunikacji inż. A. Kühn przyjął delegację Z. Z. M. w osobach kol. Prezesa **Borkowskiego,** Wiceprezesa **Spyta** i Sekretarza **Siadaka** na 1-godzinnej audjencji. Delegacja przedłożyła p. Ministrowi postulaty uchwa-

lone na IX-tym Walnym Zjeździe Delegatów tudzież interpelowała p. Ministra o stan najważniejszych spraw, dotyczących tak ogółu pracowników kolejowych, jak też w szczególności maszynistów i pomocn. masz. parowozowych.

Ustne wywody delegacji w sprawach postulatów IX-tego Walnego Zjazdu poparte zostały szeregiem szczegółowo motywowanych pism, które wręczone zostały p. Ministrowi. W pismach tych przedstawiono i umotywowano postulaty dotyczące spraw następujących: **Godzinowo-kilometrowego** (15 proc. podwyżka stawek, dodatki dla przestrzeni górzystych i podmiejskich oraz wąskotorowych górnośląskich), **umundurowania** (dla drużyn parowozowych oraz dyspozytorów i instruktorów), **diet delegacyjnych**, w wypadku przeniesienia wskutek zwinięcia lub redukcji stanu osobowego parowozowni, **sposobu kwalifikowania i stopni kwalifikacyjnych, systemu premjowania oszczędności na opale; terminów badań lekarskich periodycznych, oraz sposobu ich przeprowadzania, powiększenia ilości etatów masz. I kl.** przez preliminowanie etatów VIII grupy dla prowadzących pociągi pasażerskie na linjach bocznych i towarowe, tranzytowe na linjach głównych i t. d.

Odpowiedź p. Ministra nie różniła się w niczem od odpowiedzi udzielonej w podobnych okolicznościach reprezentantom innych związków zawodowych t. zn. nie zawierała żadnych konkretnych informacyj ani przyrzeczeń.

Zasadnicze poglądy swoje na sprawę organizacji kolejnictwa, przepisy pragmatyczne, emerytalne, dyscyplinarne i t. d. sformułował p. Minister podobnie jak swego czasu wobec reprezentantów prasy, o czem pisaliśmy obszernie w artykule wstępnym p. t. „Plany Pana Ministra Komunikacji", zamieszczonym w Nr. 16 (126) „Maszynisty" z r. b.

W sprawach postulatów VIII-mego Walnego Zjazdu p. Minister odpowiedzi konkretnych nie udzielił, przyrzekając zbadać każdą sprawę i załatwić ją w miarę możności.

Do pozytywnych rezultatów audjencji zaliczyć należy zapowiedź p. Ministra, iż **spodziewa się ukończyć w październiku prace nad pragmatyką, ustawą emerytalną i uposażeniową tudzież, iż ma zamiar przesłać te projekty związkom, celem zasięgnięcia ich opinji i ew. przedłożenia poprawek.**

Treść pism wniesionych do M. K. w czasie audjencji, a zawierających sformułowanie i uzasadnienie postulatów IX-tego Zjazdu podajemy do wiadomości Kół w drodze okólnika.

INTERWENCJE I WYSTĄPIENIA PREZYDJUM.

Dnia 5.IX. w M. K. w sprawie maszynistów kontraktowych w D. K. P. Wilno oraz w szeregu spraw osobistych (kol. Makowski, Białek i wdowa Bilońska), kol. **Borkowski, Komorowski i Siadak.**

Dnia 7.IX. Audjencja u p. Ministra Komunikacji (sprawozdanie oddzielne), kol. **Borkowski, Spyt i Siadak.**

Dnia 11.IX. w M. K. w sprawie awansów w Dyrekcjach **Gdańsk** i **Stanisławów**, kol. **Komorowski i Siadak.**

Dnia 12.IX. w M. K. w sprawie wadliwego mycia i usterek przy naprawach parowozów w D.K.P. Gdańsk, kol. **Borkowski.**

Dnia 14.IX. w D. K. P. Gdańsk w sprawach postulatów okręgu gdańskiego ze szczególnem uwzględnieniem awansów w roku budżetowym 1928/9, kol. **Borkowski**, oraz przedstawiciele okręgu kol.: **Hernet i Lewandowski.**

PRACE ORGANIZACYJNE PREZYDJUM.

Dnia 9.IX. Zebranie Koła **Sarny** obecny kol. **Borkowski.**

Dnia 10.IX. Zebranie Koła **Kowel** obecny kol. **Borkowski.**

Dnia 13.IX. Zebranie Koła **Bydgoszcz** obecny kol. **Borkowski.**

ŁÓDŹ KALISKA.

Przesmary na parowozach Sekcji O. S. 24. W październiku roku 1926 przydzielono do parowozowni Łódź Kaliska trzy parowozy serji O. S. 24 przeznaczone do prowadzenia międzynarodowych pośpiesznych pociągów Nr. 501 i 502. Parowozy te przydzielone były poprzednio do parowozowni Warszawa-Główna i służyły tam do prowadzenia pociągów podmiejskich.

Już po kilku pierwszych jazdach zauważyli maszyniści, iż w parowozach tych grzeją się panewki wiązarowe i korbowe i to do tego stopnia, że nie było prawie jazdy bez wytopienia tych panewek. Powodowało to oczywiście poważne opóźnienia wymienionych pociągów. Sprawą zainteresowała się Dyrekcja i delegowała do parowozowni specjalistów, którzy mieli się zająć zbadaniem przyczyn tego stanu rzeczy i zarządzić co należy, aby niedomagania usunąć. Ale i specjaliści niewiele pomogli, a grzanie i wytapianie panewek powtarzało się coraz częściej. Przypuszczano, że powodem wytopień było złe dopasowanie wylewów to też odlewano panewki pod ścisłym nadzorem Zarządu parowozowni, a każdy parowóz po naprawie panewki odbywał w obecności Zarządu próbną jazdę luzem, co jednak również nie usunęło niedomagań. Dopiero gdy w czerwcu r. 1927 parowozy oddano do średniej naprawy udało się częściowo zaradzić usterkom przez opiłowanie czopów korbowych o 1 i pół mm. Panewki grzały się wprawdzie nadal, ale wytopień przynajmniej nie było. Całkowicie nie udało się zła usunąć z powodu tego, iż nie sposób było opiłować czopy ręcznie tak, jakby to było potrzebne i wskazane.

Administracja wiedziała dobrze o tych niedomaganiach, mimo to jednak usilnie nalegała na maszynistów, aby pociągi prowadzili bez opóźnień. Maszyniści łódzcy rozumieli powagę swego zadania i dokładali starań, aby życzeniom Dyrekcji uczynić zadość i prowadzili pociągi sprawnie, na czas i bez opóźnień, mimo iż zadanie ich nie było łatwe wobec opisanych niedomagań. Oczywiście nie dało się to uskutecznić inaczej jak za cenę intensywniejszego jak normalne zużycia smarów, o czem zresztą maszyniści stale donosili zarządowi parowozowni. Otrzymywali zawsze zapewnienie, iż administracji nie chodzi bynajmniej w tym wypadku o smary, że omawiane parowozy nie mają wyznaczonej normy, przyczem zarząd parowozowni stale polecał dbać nie o smary lecz o punktualne prowadzenie pociągów.

Mimo to wszystko, w październiku 1927 roku administracja wyliczyła maszynistom przesmar i poleciła potrącać im z godzino-kilometrowego sumy sięgające od 320 do 350 zł. na osobę. Dotknięci do żywego i pokrzywdzeni ciężko i moralnie i materjalnie maszyniści zwrócili się do Dyrekcji z zażaleniem i wskazując na przyczynę przesmarów oraz na wyraźne polecenia władz prosili o umorzenie nałożonego odszkodowania.

Dyrekcja uwzględniła ich prośbę i zawiadomiła ich, że przesmar za pierwsze półrocze r. 1927 zostaje umorzony.

Powinnoby z tego wynikać, sądząc zdrowym rozsądkiem, że maszyniści nie są obowiązani płacić za ten przesmar, że nie powinno się im nic z tego powodu potrącać, a potrącone sumy należy im zwrócić. Dyrekcja jednak rozumuje zapewne inaczej, skoro zaprzestała wprawdzie dalszych potrąceń, jednak pomimo próśb ze strony zainteresowanych maszynistów nie chce im zwrócić potrąconych sum w wysokości 130 — do 170 złotych na osobę.

Trudno ukryć zdziwienie, które odczuwać musi każdy zdrowo myślący i sprawiedliwy człowiek z powodu takiego sposobu postępowania. Oto przydziela się do służby odpowiedzialnej parowozy z błędami technicznemi, o których Dyrekcja wie i którym zaradzić nie umie, nalega się na maszynistów, aby mimo tych błędów prowadzili pociągi bez opóźnień, wiedząc, że stać się to może jedynie za cenę większego rozchodu smarów. Skoro zaś maszyniści zastosowali się do wyraźnych poleceń władzy i dokładając wszelkich starań wywiązali się chlubnie z włożonych na siebie obowiązków — każe się im za to ponosić dotkliwą grzywnę w pokaźnej wysokości, po 130 i 150 złotych.

Gdzie tutaj jest słuszność i sprawiedliwość, gdzie jakakolwiek powaga władzy? Jesteśmy przekonani, że o takiem postępowaniu, nielicującem z powagą Dyrekcji i sprzecznem ze sprawiedliwością nie wie ani p. Prezes **Bieniecki** ani p. Dyrektor **Czarkowski.** Do nich zatem zwracamy się tą drogą z prośbą aby polecili zwrócić łódzkim maszynistom potrącone im niesprawnie sumy.

Jeszcze jeden ordynus! Od dłuższego czasu napływają do nas skargi na postępowanie pom. nacz. tamt. parowozowni niejakiego p. **Wciślickiego.** Sposób odnoszenia się tego pana do maszynistów pozostawia tak wiele do życzenia, iż sprawa była kilkakrotnie już dyskutowana na zebraniach Koła i budzi coraz to większe rozgoryczenie.

P. Wciślicki jest nieodrodnym spadkobiercą ś. p. istinno ruskiej biurokracji, od której przejął gburowaty sposób postępowania z podwładnymi i po której odziedziczył prze-

bogaty w karczemne a soczyste wymysły słownik. Co drugie słowo słyszą maszyniści od p. Wciślickiego piękne wyrazy „won", „paszoł" i rozmaite odmiany wymysłów z gatunku t. zw. „familijnych". „Wynoś się pan", „każę pana wyrzucić", „psia pańska mać", „ja pana nauczę" oto najelegantsze i najdelikatniejsze z wyrażeń p. Wciślickiego.

Maszyniści mają już tego dosyć i dłużej nie mają zamiaru tolerować takiego postępowania zwłaszcza że p. Wciślicki usiłuje soczystemi wyrażeniami pokrywać liczne niewłaściwości, których się w służbie dopuszcza, a słuszność najczęściej nie jest po jego stronie.

Pozwolimy sobie zatem ostrzec p. Wciślickiego, tym razem w sposób delikatny. Przypominamy temu Panu, iż Rosja dawnego porządku dawno już nie istnieje, że obrażać nikogo nie wolno, że za użycie wobec kogokolwiek ordynarnego wyrażenia można spotkać się z doraźną reakcją, której nie przeszkodzi zupełnie stanowisko urzędowe obrażającego ordynusa. Wreszcie i pozatem znajdują się skuteczne i dostępne dla nas sposoby, aby p. Wciślickiemu sprawić ochraniacz na rozbrykany zanadto języczek.

Może p. Naczelnik O. M. Łódź lub p. Naczelnik Wydz. Mech. D.K.P. Warszawa zechcą się tem zainteresować?

GNIEZNO.

Jubileusz kol. Kubiaka. Dnia 19 sierpnia 1928 r. obchodził kolega **Kubiak Władysław,** długoletni czynny członek naszego Związku jubileusz 25-cio letniej pracy w kolejnictwie. Zacnemu Jubilatowi, który cieszy się dobrem zdrowiem i powszechnem poważaniem kolegów i współpracowników składa Koło miejscowe Z. Z. M. w Gnieźnie życzenia jaknajdłuższej pracy w zdrowiu i pomyślności.

JUBILEUSZ P. KONTROLERA KARAŚKIEWICZA.

W dniu 2 października 1928 r. przypada 25-cio letni jubileusz pracy kolejowej p. kontrolera O. M. **Wincentego Karaśkiewicza.** Jubilat pełnił długi czas funkcje Naczelnika Parowozowni obecnie zaś zajmuje stanowisko Kontrolera Oddziału. Dzięki swej niestrudzonej i ofiarnej pracy, wysokim kwalifikacjom fachowym jak również dzięki osobistemu taktowi i bezstronności cieszy się Jubilat zasłużonem powszechnem poważaniem.

Z okazji jubileuszu zasyłamy p. Karaśkiewiczowi życzenia długiego życia i dalszych sukcesów w pracy zawodowej.

JAWORZNO.

Skład zarządu Koła. Na Walnem Zebraniu K. M. Jaworzno w dniu 22.VI b. r. wybrano Zarząd Koła w składzie następującym:

Przewodniczący — kol. **Zalewski** Edward,
Zast. przew. — kol. **Szymczykiewicz** Antoni,
Skretarz — kol. **Altman** Ignacy.

ŻYWIEC.

Skład Zarządu Koła. Na Walnem Zebraniu K. M. Z. Z. M. w Żywcu w dniu 17-go sierpnia 1928 r. wybrany został Zarząd Koła w następującym składzie:

Przwodniczący — kol. **Fiak** Tomasz,
Zast. przew. — kol. **Maluty** Sebastjan,
Sekretarz — kol. **Hübner** Alfred,
Skarbnik — kol. **Ciapieta** Emil.
Członek Zarządu — kol. **Mazurek** Szczepan.

W skład Komisji Rewizyjnej weszli kol. kol.: **Ścieszka** Stefan, **Wnętrzak** Stanisław i **Pyrzyk** Adolf.

Zastępca — kol. **Paszek** Franciszek,
Skarbnik — kol. **Chrzanowski** Robert.

W skład Komisji Rewizyjnej weszli kol. kol. **Siarkowski** Roman, **Paszek** Franciszek, **Paradny** Józef.

KOWEL.

Jubileusz kol. Strusia. Dnia 20 maja b. r. obchodził maszynista-instruktor kol. **Jan Struś** jubileusz 25-cio letniej pracy na parowozie. Szan. Jubilat, ktróy pracuje w Kowlu od r. 1919 bez przerwy zaskarbił sobie dzięki wybitnym zaletom osobistym powszechny szacunek i uznanie wśród współpracowników.

Na uroczystości jubileuszowej zorganizowanej przez Koło Z. Z. M. w Kowlu obecni byli: Naczelnik O. M. p. inż. **Chojecki,** Rewizor służby ruchu p. **Szczawiński,** p. **Kłosek** z Oddzału Ruchu. lekarz Oddziałowy Dr. **Królewski,** p. **Prokurat** z Izby Skarbowej oraz kilkudziesięciu kolegów z Koła Z. Z. M. w Kowlu.

Jubilatowi wręczono piękne album pamiątkowe z fotografjami wszystkich członków Koła.

Zebrani życzyli kol. Strusiowi długiego życia i jaknajdłuższej owocnej pracy zawodowej.

TARNÓW.

Zebranie Koła. Dnia 4 września b. r. odbyło się Walne Zebranie Koła miejscowego Z. Z. M. w Tarnowe. W zebraniu wziął udział wiceprezes Zwązku kol. **Spyt.** Obrady obejmowały sprawy: turnusów, służbowych, awansów i etatów, premji węglowej, rozchodu i jakości smarów, czasu przyjęcia i zdana parowozu i t. p.

Po wysłuchaniu wywodów kol. Spyta i po przeprowadzeniu wyczerpującej dyskusji nad ich treścią, zebrani uchwalili jednogłośne votum zaufania dla całego Zarządu Głównego, oraz serdeczne podziękowanie dla kol. Spyta za jego gorliwą pracę dla dobra całego Związku w szczególności zaś dla dobra okręgu krakowskiego.

CHOJNICE.

Walne Zebranie. W sierpniu r. b. odbyło się Walne Zebranie członków tutejszego Koła. Na zebraniu tem dokonano wyborów nowego zarządu, który ukonstytuował się w sposób następujący:

Przewodniczący — kol. **Pawelczyk** Jan,
Vice-przewodn. — kol. **Prądziński** Piotr,
Sekretarz — kol. **Wałdoch** Józef,

BIAŁYSTOK.

Protokół Komisji Rewizyjnej Nr. 1. W dn. 21-go sierpnia 1928 r. członkowie Komisji Rewizyjnej w składzie 3-ch członków, a mianowicie: Jana Muszyńskiego, Wacława Monkiewicza i Edwarda Piekutowskiego przeprowadziła rewizję książki kasowej od dnia 1-go stycznia do dnia 31-go lipca 1928 r.

Kwity przychodowe i rozchodowe są zgodne z książką kasową. Komisja Rewizyjna żąda, ażeby kwity rozchodowe były akceptowane przez zarząd Koła, a nie tak jak dotychczas było prowadzone z podpisem jednego tylko prezesa Koła.

Komisja Rewizyjna zaakceptowała poniższy bilans

Sprawozdanie Kasowe od dnia 1.I.1928 r. do dnia 31.VII.1928 r.

KOŁA Z. Z. M. BIAŁYSTOK.

	zł.	gr.
Przychód.		
1. Styczeń	71	90
2. Luty	219	40
3. Marzec	1239	58
4. Kwiecień	1221	70
5. Maj	1160	90
6. Czerwiec	298	60
7. Lipiec	272	40
	4484	48
Rozchód.		
1. Styczeń	36	50
2. Luty	213	10
3. Marzec	1237	48
4. Kwiecień	60	80
5. Maj	1062	30
6. Czerwiec	54	20
7. Lipiec	103	90
Saldo na 31.VII.1928 r.	1716	20
	4484	48

Przewodniczący (—) **Kozarzewski**
Komisja Rewizyjna
(—) **Jan Muszyński,**
(—) **Wacław Monkiewicz,**
(—) **E. Piekutowski.**

KOMUNIKAT.

W SPRAWIE SAL NOCLEGOWYCH.

W związku z akcją Prezydjum o uporządkowanie i doprowadzenie do stanu używalności sal noclegowych niezbędnem jest zebranie dokładnych i szczegółowych danych, dotyczących obecnego stanu tych sal i wszystkich wad i niedomagań, zauważonych i reklamowanych przez drużyny parowozowe.

Dane te dostarczone będą Ministerstwu Komunikacji, które w chwili obecnej bada tę sprawę celem jej ostatecznego załatwienia.

Wobec tego Prezydjum wzywa wszystkie Koła miejscowe, które posiadają zarzuty w stosunku do sal noclegowych w rejonie działalności swej parowozowni, aby nadesłały niezwłocznie szczegółowe dane z wymienieniem miejscowości i dokładnym opisem wszystkich zauważonych braków i niedomagań.

Wydawca: Zaw. Związek Maszyn. Kolej. Red. odpow.: Henryk Sommerfeldt.

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15.